



TITLE:

マーカンチリズム時代の海運政策 の典型 - Cromwell航海條例と Charles II航海條例 -

AUTHOR(S):

明石, 巖三

CITATION:

明石, 巖三. マーカンチリズム時代の海運政策の典型 - Cromwell航海條例とCharles II航海條例 -. 經濟論叢 1935, 41(2): 254-275

ISSUE DATE:

1935-08-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/130617>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷一十四第

行發日一月八年十和昭

論 叢

生産の構造……………文學博士 高田保馬

寺院と課税……………法學博士 神戸正雄

第三世界觀的人格典型……………文學博士 米田庄太郎

時 論

最近に於ける産業組合金融の動向……………經濟學博士 八木芳之助

研 究

フランス帝國經濟會議……………經濟學士 松岡孝兒

産業的^{流通に於ける}營業貨幣の流通速度……………經濟學士 中谷 實

マリーカン時代の海運政策の典型……………經濟學士 明石嚴三

商業生産説の諸性格……………經濟學士 松井 清

説 苑

希臘人の「植民」觀……………農學士 若木 禮

中小經營の弾力性に就いて……………經濟學士 岡倉伯士

附 録

新着外國經濟雜誌主要論題

マーカンチリズム時代の海運政策の典型

——Cromwell 航海條例と Charles II 航海條例——

明 石 巖 三

Cromwell 航海條例 Navigation Act 並に Charles II 航海條例は、周知の如く、近世の權力國家の創造期に於て英吉利によつて強行されたる海運政策、即ちマーカンチリズム Mercantilism, Merkantilismus, Mercantile System 海運政策である。一般的にいつて、マーカンチリズムの發祥地は英吉利である。マーカンチリズム政策が實行された最初は Richard II (一三七一—一三九九) に於て見られ、それが高潮點に達したのは Elizabeth 王朝の時であり、而して王政復古 Restoration に至るまでに既に政策はそれが有する特徴の悉くを露呈した。リプソンに従へば、航海條例はマーカンチリズムの三柱石の一つである、本論文に於ては、マーカンチリズム政策の具有する歴史的な性格たる端的なる保護・干涉の二面性を、この三柱石の一つと稱される所の航海條例、而もその中核的位置に座する上記二航海條例を通じて理解せんと欲するものである。

一六四九年一月末 Charles I の刑死によつて王黨對議會派の長期に亘る抗爭は後者の大勝に終

- 1) Max Weber, Wirtschaftsgeschichte, 黒正巖譯、社會經濟史原論、578-579頁。
- 2) J. W. Harrocks, A Short History of Mercantilism, 1925, p. 30-43.
- 3) J. W. Harrocks, ibid., p. 58.
- 4) E. Lipson, The Economic History of England, III. The Age of Mercantilism, 1931, p. 1-2.

つて、王政に代るに共和制となり、英吉利は同年五月中外に自由共和國 Free Commonwealth たることを宣布した。『文言の限りに於ては、航海條例は各國家間に差別を設けなかつたけれども、これが和蘭人のみを対象としたことは容易に了解された。』一六五一年の所謂 Cromwell 條例は航海條例として制定された點に於ては成程共和政府唯一のものに相違なかつたとしても、それが有する一國の對内・對外的權力の確立發展を期するがための海軍力と通商力との擴充、從つて當面の一大障礙たる和蘭の商業權を抑へんとせるその目的に即して觀るならば、これを以て唯一のものなりとは斷言されない。即ち、その前年たる一六五〇年に同様の目的を有する、いはば一の航海條例が發布されてゐるからである。私はこれを以て共和政府最初の航海條例と稱しても差支へないかに考へる。一六五〇年の條例は、五一年のそれに對して補完的作用を有するものなるが故に、閑却し能はざる重要性をもつ。だから、Cromwell 條例の考察に當つては、先づ、五〇年の條例を顧なければならない。

英吉利の和蘭に對する抗爭意識を極度に尖鋭化せしめた楔機は、一六四二年から四八年にかけての、かの英吉利の革命戰爭に存する。その亂禍は直ちに英吉利の經濟機構の上に及ぼされた。英本國に於ける戰禍は先づ資本の引揚げ、産業の不振となつて現はれた。戰亂中租税の増徴、實銀の騰貴、從つて一般生産費の昂騰を招いた。のみならず、敵船相互拿捕の危險は、母國貿易業者の植民地來航を妨害し、植民地の輸出貿易の進路を英吉利より歐羅巴大陸へ轉換するの傾向を

5) S. R. Gardiner, History of The Commonwealth and Protectorate (1649-1660), 1897, vol. II, p. 82.

とらしめた。かくの如き事態の結果は、外貨、外商殊に和蘭商の植民地に於ける恣なる跳梁以外ではなかつた。英吉利船三十に對して和蘭船の來るもの僅かに四艘に過ぎなかつた一六四三年の Virginia が、同年和蘭商に對して和蘭船を以てする輸入並に同植民地貨物の輸送を認許して以來、和蘭船の來往は頻繁となり、例へば、一六四八年末には同地碇泊の商船三十一艘のうち、英本國船十二、New England 船七に對して和蘭船は實に十二の多きを示すに至つた。また、英領西印度 West Indies の通商貿易も殆ど全く和蘭人の制御する所となつた。⁶⁾チアイルドの記述によれば、一六五一年以前の Barbados 來航船は英吉利一に對して和蘭十の割合であつた。⁷⁾情勢はその他の植民地に於ても同一であつた。一六四四年 Bermuda 會社は Bermuda の外國人と通商せることを懇へたが、それより數年後會社の勢力の凋落した頃には、和蘭人との取引は全く自由に行はれてゐた。一六四九年 Maryland に於て、和蘭船によつて英吉利以外の地に輸送される煙草に輸出税を賦課する權限を植民地私領者に附與する法律が制定されたのも、當植民地が外國商人との交渉の頻繁であつたことの證明である。New England に於ても、和蘭人は諸種の貨物を輸入するとともに、パイプ用中胴板その他の產物を持ち歸へつた。⁸⁾

以上の如く革命戦争は母國對植民地の經濟的關係を殆ど全く中斷したが、政治的關係に於ても亦そうであつた。新に成立した共和政府を承認したのは僅かに New England のみ。他の總ての植民地は新政府を拒絶し、Charles II への忠誠を誓つた。これに對して、一六四九年七月下旬本

6) G. L. Beer, The Origins Of The British Colonial System 1578-1660, 1908, p. 352-357.

7) J. Child, Discourse of Trade, MDCCLI, p. 147.

8) G. L. Beer, ibid., p. 357.

國參議院は各植民地に公式に政體維新を通告する所があつた。併し武力的斷壓を以てに非ざれば、植民地の歸順は到底期待し得ないことが明白となつた。一六五〇年十月三日に通過せる法律はこの要望に添はんがためのものであつた。内容は四つに分れる。一、植民地に對して、本國議會による現行の並に將來制定の法規に服従すべきことを命じ、二、反抗植民地を平定するための遠征軍を派遣する權限を參議院に附與し、三、Barbados、Antigua、Bermuda 及び Virginia に於ける反徒を逆賊と見做し、彼等に對して國際法によつて他との通商を禁止し、四、一切の外國船舶に對して、豫め英吉利議會又は參議院より特許狀を交附されるに非ざれば、通商の目的を以て英領亞米利加植民地に來航するを得ずと規定した。思ふに、第三項の純然たる懲罰的、政治的性質の規定なるに對して、第四項は實は商業的目的を有する規定であつた。尤も、この規定は、例へば、Barbados に於て行はれた如き新政府の反對者が植民地に輸送されることを防止せんがためのもものと公言された。成程、その文言よりすれば、それは如何にも第三項と同様政治的性質を帯びた禁止たるかの如くである。だが事實はそうでなく、それはいはば政治的扮装の下に外國船、明確にいへば和蘭船を排除して植民地全商業を自國船に獨占せしめやうとの商業的规定であつたのである。特許狀の交附が極めて少數にとゞまつたのも、蓋しその規定精神より何等怪しむに足らない。尙ほ第四項設定の一因として、一六四九年和蘭・丁抹間に締結された Sund 通過稅徵收請負條約 Redemption Treaty に對する英吉利の和蘭への報復のあつたことを附加して置く。¹⁰⁾その

9) G. L. Beer, *ibid.*, p. 360-362. Cromwell's Policy in its Economic Aspects, II, in *Political Science Quarterly*, vol. 17, p. 59-60.

10) G. L. Beer, *Cromwell's Policy in its Economic Aspects*, I, in *Political Science Quarterly*, vol. 16, p. 594-595.

企圖より推して第四項を一の航海條例と見做し、五一年の條例を以て共和政府制定の唯一の航海條例に非ずとなす所以である。兩者の關係は後に於て論ぜられるであらう。

二

政治革命によつての、血縁姻縁といふ紐帶で結成されてゐた嘗ての英吉利王室一切の對外關係の破壊消滅¹¹⁾、従つてかち得られた所の全く自由なる對外的地位がマーカンチリズム政策を強行する上に如何に偉効ある滑劑となりえたかは説明の要もなからう。マーカンチリズム海運政策として世界海運政策史上に一エポックを劃せる所謂 Cronwell 航海條例¹²⁾の誕生したのは一六五一年十月九日であつた。條例は大洋貿易 oceanic trade を取扱へる航海條例として最初のものであつた。¹³⁾

(註) Cronwell 自身は果斷のマーカンチリストであつたといひ得ない。(J. W. Harrocks, *ibid.*, p. 56-57)。一六五一年の條例は普通一般に Cronwell 航海條例と呼ばれてゐる。故に、世人往々にして、航海條例の生みの親を Cronwell とする。併し、カンニングガムの指摘する所に従へば、彼は作成者としての榮譽を擔ふ資格に缺けてゐるやうである。この點、世人の印象を全然裏切る。彼が Worcester に在る時に法案は正に下院に於て審議中であつたのであり、既に第二讀會を終了してゐたのである。それより一ヶ月後、即ち一六五一年十月二日までは彼は商業調査委員會の一員ではなかつた。航海條例を有害物と見、また、Cronwell の對佛政策を痛烈に非難せる Roger Coke も、Cronwell は航海條例を唯冷淡に承認したと明言してゐる(A Discourse of Trade, 1670, p. 22. W. Cunningham, *The Growth of English Industry and Commerce in Modern Times*, 1903, part I, p. 219, note 2)。Coke の言を信するならば、Cronwell の、航海條例に對する關係は甚だ稀薄のやうである。彼は共和政府の首腦として單なる署名者に過ぎないやうである。

世上屢々適當の評價を附して、當條例に就て——従つてまた Charles II 條例に就ても——精確なる認識を怠つてゐるを見る。吾々は、例へば、その一人としてマカロックを擧げる。彼はいふ『本條例は二重の目的をもつ。即ち、それは常に我國

11) J. R. Seeley, *The Growth of British Policy*, 1922, p. 435-436.

12) 原名は次の如くである。“For the increase of the shipping and encouragement of the navigation of this nation, which under the good providence and protection of God, is so great a means of the welfare and safety of this Commonwealth, be it enacted.”

13) J. A. Williamson, *A Short History of British Expansion*, 1922, p. 246.

の海運業の振興を目的としたのみならず、同時に、當時世界の殆ど總ての運送業を吸収してゐた……和蘭人の海上權に決定的な一撃 a decisive blow(傍點筆者)を與へんとするにあつた』(J. R. McCulloch, A Dictionary of Commerce and Commercial Navigation, MDCCCXI, Art. 'Navigation Laws' p. 817)。この表現は不當である。當時如何に和蘭が世界の通商貿易に君臨し、商業資本の蓄積に成功してゐたかを見れば明白である。これに就ては Sir W. Raleigh, Observations touching trade and commerce with the Hollander and other nations (in Select Collection of Scarce and Valuable Tracts on Commerce, 1859, ed. by J. R. McCulloch), p. Baensch, Holländische Wirtschaftsgeschichte, 1927, SS. 163, 272, 284-288. を参照せよ。然る所、和蘭の對英通商は同國の商業的活動の全部では全然なく、その一部分に過ぎなかつた。然らば、英吉利が假令如何なる排他的政策に據らうとも、それは和蘭の勢力を英吉利より驅逐しえても、「歐羅巴の共同倉庫」「世界の共同運搬夫」(Sir W. Temple の言葉。W. Roscher, Zur Geschichte der englischen Volkswirtschaftslehre im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert, 1851, S. 126)としての和蘭に「決定的な一撃」を與へるものではない。和蘭の全通商關係が英吉利にのみ限定されてゐるならば、或はマカロツクの言はその儘通用するであらうが、和蘭のそれは餘りにも世界的規模に於て擴大されてゐた。

Cromwell 航海條例の要旨は次の如くであつた。¹⁴⁾

1. 亞細亞、阿弗利加又ハ亞米利加ノ原産物或ハ製造品ハ、眞實ニ虚偽ナク英吉利(蘇格蘭は外國と同一に取扱はれた。筆者註)又ハ其ノ植民地ノ人民所屬ノ船舶ニ依ルニ非ザレバ英蘭愛蘭又ハ其ノ植民地ニ輸入スルコトヲ得ズ¹⁵⁾
2. 右船舶ノ船長並ニ船員ノ大部分ハ英吉利人タルベシ
3. 歐羅巴ノ貨物ハ、英吉利又ハ其ノ植民地ノ船舶、或ハ原産國又ハ製造國ノ船舶、或ハ本來ノ輸出港ノ船舶ニ依ルニ非ザレバ英蘭又ハ其ノ植民地ニ輸入スルコトヲ得ズ、但シ絹製品ハ、夫レガ陸路伊太利ヨリ齎サレタルコトヲ其ノ所有者ニ於テ誓約スル場合ニハ和蘭並ニ Islanders 經由ニテ輸入スルコトヲ得
4. 英吉利船ヲ以テ行ハレル外國貨物ノ輸入ハ、原産國又ハ製造國或ハ本來ノ輸出港以外ノ地ヨリナスコトヲ得ズ
5. 鹽魚、魚油或ハ鯨鰭ハ、夫レガ英吉利船ニ依リテ捕獲サレタルモノナラザル限りハ輸入スルコトヲ得ズ、並ニ魚類ハ、英吉利船ニ依ルニ非ザレバ英吉利並ニ其ノ植民地ヨリ輸出スルコトヲ得ズ

14) G. L. Beer, *ibid.*, p. 385. D. Macpherson, *Annals of Commerce*, 1805, vol. II, p. 443.

15) 運送業の自國船による獨占、これを強調せる者に既に Sir Walter Raleigh がある。彼が、その者「和蘭人その他の諸國民との通商に關する諸考察」に於て自國民の無氣力のために開發されるべくしてされてゐない國內資源の實に豊富なる點を力説し、その結論として提示した所の富國強兵の對策五項の

6. 外國船ハ英吉利ノ沿岸貿易ニ從事スルコトヲ得ズ

7. 本航海條例ニ違反スル時ハ船舶並ニ其ノ積荷ヲ沒收シ、其ノ一半ヲ密告者ニ與フベシ

條例の第一項は、英本國對亞細亞、阿弗利加及び亞米利加に於ける英領植民地間、英本國及びこれら植民地對亞細亞、阿弗利加及び亞米利加に於ける諸外國間の運輸關係を規定する。本條項は、第一、輸入の場合のみを論じてゐる。故に、英吉利が運送業の獨占を實現しえても、それは單に輸入といふ一方的場合に於てのみ然るのである。第二に、假令一方的にでも運送業の獨占を期し得るとしても、貿易の獨占は全然望まれない。外國商人でも彼が英吉利船を利用するに於ては、英吉利及びその植民地への輸入に容易に参加し得るからである。第一項は、逆の場合即ち英本國より上記記植民地並に諸外國への、また、植民地より諸外國への輸出に就て何等規定してゐないから、貿易、運送共に外國商人に自由に解放されてあり、この點、本項は甚だ杜撰な規定のやうに見える。けれども、これはこの限りに於てのみいへることであつて、事實は決してそうではない。先に擧げた一六五〇年の航海條例が補完の作用を働くのである。外國船の植民地來航を全く禁止せる當條例がこの場合適用される結果、右の輸出の場合と雖も運送業の獨占は完全に英吉利人の手中に委ねられることとなるのである。外國商人が英吉利より前記非英領各地への輸出に當つては自他何れの船舶に依るも差支へはないが、英領植民地へ、また、植民地より非英領各地へ輸出するに際しては唯英吉利船を通じてのみ可能なのである。外國商人の英吉利貿易への參

中的一项がそれである。曰く、石炭の價値を増加せしめんがために、これが輸出をはかると共に、而も、その輸送を英吉利船のみにて行ふべしと (Sir W. Raleigh, *ibid.*, p. 25)。

加は規定上何等の阻止も受けないに反して、外國船は英吉利の運送業に参加する道を殆ど全く閉鎖されて了つた。いふ迄もなく、最も影響を受くる者は和蘭であつた。

第二項の目的は、外國人の、船長や乗組員たることを排して、それ丈け自國民に職業を與へる以上に、自國船の外國海員への依存性を減少せしめんとする所にある。アウタルキーは經濟的以外に軍事的欲求でもあつた。

第三項並に第四項によつて決定的な打撃を受けるのは矢張和蘭である。元來和蘭を原産國、製造國乃至は本來の輸出港とせざる貨物は、最早和蘭船を通じて英吉利に輸入することが悉く不可能となつた。反對に、それは英吉利船の活動範圍の擴大を意味するものに外ならぬ。海運業の不振は元より、仲繼貿易國和蘭の倉庫業、加工業、運搬業その他附隨事業が隨伴して衰微せざるをえない。併し、和蘭人の英吉利の輸出入貿易に従事することはこの場合も可能であつた。蓋し、彼等と雖も、原産國、製造國乃至は本來の輸出港所屬の船舶或は英吉利船を以てすれば、直接これらの地より合法的に輸入し得たからであり、第三項亦逆に輸出の場合を規定してゐないからである。のみならず、第三項は外國船の英吉利の輸出貿易に携することを拒否しない。とはいへ、本項によつて貨物とともに英吉利に航行することの至難となれる和蘭船の如きは、極めて屢々先づ往航空艙の儘で航海せざるを得なからう。營利を中心として行動する限り、無收益の航海は到底耐へられる所ではあるまい。

16) 原産國又は製造國所屬の船舶によるべしとの規定の萌芽は既に1439年の英吉利議會に於ける商人保護の請願のうちに發見される。即ち、同年英吉利商人は、伊太利人その他 Morocco (Gibraltar) 海峽以内に於ける諸國民に對して、彼等が自國の生産物以外の商品を英吉利に輸入することを禁止すべし、と議會に請願したのである (D. Macpherson, Annals of Commerce, 1805, vol. I, p. 656, Note.)

第五項は運送業以外に漁業の發達を念願とし、第六項は國內各港間の運送を英吉利の獨占下に齎らんとするものであつた。

一六五一年の航海條例の企圖せる所は凡そ右の如くであるが、それが制定者の豫期に反して、如何なる點に彼等の思はざる缺陷を暴露したか。吾々は次にこれを問題とするであらう。

三

Baltic 諸國の生産物の首位を占むるものは船舶用品であつた。北米の資源が現實に英吉利の需要を充足するに至るまでは、船舶用品の唯一の供給者は Baltic 諸國であつた。¹⁷⁾ 條例はその權威を先づこの重要輸入品の一角に於て崩解しなければならなかつた。和蘭船驅逐の結果は船腹に不足を告げ、船艙に對する相對的需要増加が運賃を高めると同時に、第三項の規定は勢ひ Baltic 諸國に船舶用品に對する場所的獨占 local monopoly を齎した。¹⁸⁾ かくて生ぜる船舶用品の價格騰貴は船舶建造費の高騰となつた。Coke は、一六五三年の英吉利の建造費は航海條例發布以前よりも三〇%の昂騰を示し、海員の不足はその勞銀を騰貴せしめ、ために露西亞、Greenland 貿易は全く衰退したと指摘してゐるが、それは單に露西亞、Greenland に就てのみいふべきでなからう。同一方面の瑞典、波蘭、獨逸貿易にも亦妥當すべきである。尙ほ、これらの方面の通商の衰退は獨り英吉利側に於ける事情にのみ歸すべきではなく、Baltic 地方の有する運送能力の不足にも若干その責を負すべきであらう。一六五三年に船舶用品に限つて任意の船舶によつて任意の港より

17) 船舶用品とは亞麻、大麻、瀝青、タール、松板、オール、金索、金索線、綱、マスト、帆布、縦材、填絮等。船舶用品の英吉利に對する重要性に就ては Gerson, Vaughnand and Deardorff, Studies in the History of English Commerce in the Tudor Period, 1912, p. 221-224.

輸入するも差支へなしと改正された。²⁰⁾

一六五六年の英西戦争は一時航海條例を有名無實たらしめた。西班牙の私掠船横行のために英吉利船の安んじて運送に従事する所とならず、英吉利貿易は私掠船を回避せんがため自然和蘭船に赴かざるを得なかつた。Sir Francis Brewster はその著「貿易並に航海論」[Essays on Trade and Navigation, 1695. に於いて]『Oliver 政府の航海條例は殆どその効果を發揮しなかつた。英西戦争中は政府も商人も共に西班牙の私掠船の慘禍を回避せんがため自ら進んで條例を休眠せしめた let it sleep。西班牙の私掠船が餘りにも横行を恣にした結果、英吉利船は護送船の護衛なしでは動くことを欲せざるに至つたからである。従つて、英吉利貿易は大部分當時西班牙と平和裡にあつた和蘭の船舶に依つて行はれた。このことは殆ど航海條例を休止せしめた。²¹⁾』

一六五七年には「魚類は英吉利船によつて輸出すべき」規定が修正され、或種の魚類の輸出には外國船を使用し得べしと改められた。²²⁾

翌五八年には倫敦及び附近の船主達が護民官に對して航海條例の無效を陳情して、法規のヨリ嚴重ならんことを要請してゐる。陳情は次の如くである。航海條例が外國人によつて甚だしく回避されるのみならず、奸策を以てその所罰を免れるため、多數船舶の繋船、優秀船の腐朽を見、我海運業は甚だ閑散である。貿易にしても大部分倫敦在留の外人によつて、また、外國船員の運航する外國製船舶を以て取扱はれてゐるため、我國海員は他に職を求めねばならぬ状態にある。

18) Richardson, "An Essay on the Cause of the Decline of the Foreign Trade," MDCCCL, p. 52, in Select Collection of Scarce and Valuable Tracts on Commerce, ed. by J. R. McCulloch, MDCCCL IX.

19) W. Roscher, a. a. O. S. 64, 註 1.

20) E. Lipson, *ibid.*, p. 123.

21) W. Cunningham, *ibid.*, p. 360, 註 2.

内外兩面に於て我商業を侵蝕せる和蘭人は、海上に於て一樽の清水さへ吾々に販賣して呉れない、剩さへ聞くに耐えざる惡罵を浴せる。彼等は吾々と航海を共にしないで、吾々の間隙を狙ひ、間接のコースを経て巧みに我國に彼等の貨物を輸入する。これは吾々のみならず、我國關稅に對しても頗る有害である。『願はくば條例の勵行を嚴にし、且つ、我國船舶には總べて英吉利人（のみ）を組乗ますべしと規定されんことを望む。』海運業者の訴願に應じて關稅委員會に於ても、和蘭人その他が近來英吉利の歐羅巴貿易を大部分その手に收めてゐると指摘し、更に條例は、外國人が船主、共同所有者或は船長に非ざる限り、彼等が英吉利船に乗組んで英吉利内地の各港灣間の航海に従事する行爲を禁じてゐない故に、我國海員の失業問題を惹起してゐると述べ、若しも英吉利船の運航にして専ら英吉利人のみによるべしと改正されるに於ては、貿易並に海運は更に利益を受くる所があらう、と海運業者と同様の結論を下した。²²⁾

四

一六六〇年王政復古、Charles II 王統を繼ぐ。彼の登位と共にマーカンチリズム運動は愈々その光芒を發揮した。王政の再び成るや、當路者の先づ最初に取上げた經濟事項は、一、一六五一年の航海條例の趣旨を更に徹底せしめ、二、植民地を母國の消費に必要な財貨の源泉として利用し、且つ出來得れば歐羅巴の一部並に東洋との貿易上の不利なる均衡を改善し、三、植民地に輸出される總べての歐羅巴の製造品をして先づ一應英吉利を通過せしむることによつて英吉利を

22) E. Lipson, *ibid.*, p. 123.

23) E. Lipson, *ibid.*, p. 123-4.

集散市場 Staple となし、以て商業利益を確保し、關稅收入を増加せしめること、これであつた。

かくて、英吉利は二箇の主要なる條例を持つた。一は一六六〇年に於ける航海條例であり、他は一六六三年に於ける Staple 條例であつた。²⁴⁾

一六六〇年の航海條例の内容は次の如くである。²⁵⁾

1. 英吉利船ノ船長並ニ少クトモ船員ノ四分ノ三ハ英吉利人タルベシ
2. 亞米利加、阿弗利加或ハ亞細亞ニ於ケル英領植民地ノ輸出入品ハ總ベテ、英蘭、愛蘭人民ニ所屬スル船舶、又ハ植民地ノ人民ニヨツテ所有サレ且ツ建造サレタル船舶ヲ以テナスニ非ザレバ輸送スルコトヲ得ズ
3. 露西亞品並ニマスト、木材、板、鹽、瀝青、タール、樹脂、大麻、亞麻、乾葡萄、無花果、梅實、オリブ油、穀物、砂糖、粗製炭酸加里、葡萄酒、酢、ブランデー等ノ輸入ハ英吉利船ヲ以テナスベシ 土耳其ノ小粒乾葡萄ソノ他ノ輸入ハ英吉利所屬ノ、且ツ英吉利建造ノ船舶力、原產國ノ船舶力、或ハ普通最初ノ積出港ノ船舶力ヲ以テナスベシ
4. 亞細亞、阿弗利加或ハ亞米利加ノ生産物或ハ製造品ハ、英蘭、愛蘭又ハ植民地ノ船舶ヲ以テナスニ非ザレバ英蘭又ハ愛蘭ニ輸入スルコトヲ得ズ
5. 外國貨物ハ、ソノ生産國又ハソノ本來ノ輸出港以外ノ地ヨリ英蘭、愛蘭ニ輸入スルコトヲ得ズ
6. 英吉利ノ船舶以外ノ船舶ヲ以テ英吉利ニ輸入シ得ル外國貨物ハ外國人ノ貨物ト見做シ、外人稅 *aliens duty* ヲ課ス
7. 植民地ノ砂糖、煙草、棉花、藍、生姜、黃色染料用木ソノ他ノ染料原木、即チ「列舉商品」 *the enumerated commodities* ハ、英蘭、愛蘭或ハ植民地ヘ輸出スル場合ノ外ハ植民地ヨリ輸出スルコトヲ得ズ
8. 植民地ノ商人及ビ代理商ハ英吉利ノ國籍ヲ有セザルベカラズ
9. 外國船ハ英吉利ノ沿岸貿易ニ參加スルコトヲ得ズ
10. 外國船ヲ以テ輸入スル乾魚、魚油又ハ鯨骨ハ二倍ノ外人稅ヲ支拂フベシ

Charles II の條例が一六五〇年並に五一年の條例の單なる總計ではなく、これを擴大し強化せる

24) The Cambridge History of the British Empire, 1929, vol. I, p. 270-271.

25) D. Macpherson, Annals of Commerce, 1805, vol. II, p. 484-486.

G. L. Beer, The Old Colonial System, 1912, part I, p. 61-65.

法令なることは、兩者の内容を比較検討すれば直ちに看取し得る所である。

先づ植民地に關する第二項並に第八項を見るに、以前の條例に反して、新なる規定は植民地商人の國籍を限定して、これより外國人を全然ノック・アウトせんとする。故に、外國人の、英本國に在つて對植民地輸出に参加し得る所に依然として貨買業の、彼等に對する寛大性があるとしても、その参加は實際的には以前よりも遙かに困難となるであらう。從來なれば、彼等は英本國並にその植民地に在留して相呼應して貿易業を營みえたからである。この場合運送業の獨占は勿論のことであるが、更に植民地船舶は植民地に於て建造されたものでなければならぬ、換言すれば、外國製の船舶であつてはならぬのである。²⁶⁾造船業の獎勵は、新航海條例に新しく加へられた目的である。

Cromwell 條例の第三項の規定は、既述の如く、絹製品に除外例を設けた。Charles II 條例の第三項に於ては、歐羅巴の貨物は二様に分つて取扱はれてゐるを見る。第一に、露西亞品及びマスト以下十九種の貨物は絶対に英吉利船に依らなければならない。第二に、土耳其品は前條例の規定に従ふ上に、更にその英吉利船は英吉利建造のそれではなければならない。而して爾餘の歐羅巴貨物は如何なる種類の船舶によるも差支へないのである。²⁷⁾本條例は前條例に比して緩和的に思はれる。併し、この緩和は論ずるに足らない。何んとならば、緩和の恩恵に浴するのは最も重要な²⁸⁾らざる貨物のみであり、最も重要な貨物たるマスト以下の諸種の貨物並に露西亞品の運送は何

26) E. R. Johnson, History of Domestic and Foreign Commerce of the United States, 1915, vol. I, p. 40.

27) J. R. McCulloch, *ibid.*, p. 817.

28) J. R. McCulloch, *ibid.*

れも英吉利船の獨占の下に置かれたからである。また、英吉利船以外の船舶で輸入し得る貨物と雖も、第六項によつてその儘通過出来なかつた。飽くまでも外國船にハンデ・キアツプを附し、來航を拒否せんとする執拗性が認められる。

一六六〇年の條例の最も特徴的な規定は「列舉商品」の規定であらう。「列舉商品」設定の主旨は、母國の製造業者をして植民地の原料を獨占せしめんがためと、²⁹⁾ *Stipule* 條例的に關稅の增收をはからんとする所にあつた。³⁰⁾ 『列舉政策は當時の經濟教義（マーカンチリズム、筆者註）の最も顯著なる表現であつた。』³¹⁾

一六六〇年の新條例の内容を吟味する時、吾々は、それがマーカンチリズムの保護・排他性を、具體的にいへば、對和蘭抗爭意識を愈々露骨に表面化せるを了解する。

この條例は發布後屢々擴張、變更を受けたから、それに就て簡単に述べて置きたい。英吉利船にして而も自國製たることを條件としたのは、前述第二項の植民地船舶と第三項の土耳其品輸入の場合とに對してであつたが、一六六二年には他の總べての場合にもこの條件が要求された。³¹⁾ 外國製英吉利船は總べて外國船と同一視され、それが積載する貨物には外人稅が強課されるに至つた。³²⁾ 同六二年に、直接原產地より輸入すべき規定は香料に關する限り撤回され、和蘭よりの輸入が許可された。當時香料貿易は和蘭の獨占物であつたからである。³³⁾ 同じくその年、歐羅巴の生産物、製造品は直接植民地へ輸入せず、一旦英蘭に輸入の後自國製の英吉利船に依つて植民地に積

29) O. P. Chitwood, *A History of Colonial America*, 1931, p. 507.

30) G. L. Beer, *The Old Colonial System*, p. 73.

31) D. Macpherson, vol II, p. 507.

32) E. Lipson, *ibid.*, 125.

33) E. Lipson, *ibid.*

送すべしと定められた。³⁴⁾更に六七年英・蘭第二次戦争終熄後兩國間に締結された Breda 條約に於て、英吉利は和蘭大使の主張を容れて、獨逸よりラインを下つて Dordrecht の市場に搬入される商品は總べて和蘭産と見做して、和蘭船を以て輸入し得ることに改正された。³⁵⁾上掲第七項は「列舉商品」の植民地間に於ける取引を禁止してゐない。それで Virginia や Maryland の植民者はその間隙を利用して、合法的に煙草を歐羅巴へ間接に輸出する方法を案出した。即ち、煙草は先づ New England に輸送され、然る後其所より歐羅巴大陸に向けて輸出されたのである。一六七三年の植民地關稅條例 Plantation Duties Act は第七項のかかる缺陷を是正せんがために作成されたものである。その結果、「列舉商品」を積載せる船舶は、植民地を解纜する際には當該貨物を母國に陸揚げすべき旨の證明をなすか、然らざれば、特別輸出稅の支拂をなすかの何れかを果さなければならなくなつた。³⁶⁾換言すれば、「列舉商品」の國際貿易は必ず英吉利經由で行ふか、さもなくば、輸出稅の賦課に服さねばならなくなつた。「列舉商品」の品種も數次に亘つて増加された。一七〇五年に米及び糖蜜が、二二年に海狸の皮その他の毛皮及び銅鑛が、二九年に船舶用品（瀝青、タール、マスト等）が、六四年に鐵、木材、椰子、珈琲、生絲、皮革等が「列舉商品」に包含された。³⁷⁾

五

一六六〇年の條例は、その讚美者よりは「海軍大憲章」Sea Magna Charta (Brewster) 或は「海

34) E. Lipson, *ibid.*

35) D. Macpherson, *ibid.*, p. 531.

36) The Cambridge History of the British Empire, p. 277-278.

37) E. Lipson, *ibid.*, p. 125-126, 8. 註 8.

軍憲章」Charita Maritima (Child)と稱揚されてゐるが、これにも亦豫期せざる種類の弊害が繼起してゐる。吾々は以前の例にならひ、この點に瞥見を進めるであらう。

先づ Baltic 方面の通商關係に就て見る。Baltic 通商の重要性は、それが英吉利の必需品たる船舶用品を供給する所にあることは、既に指摘した如くである。英吉利人は元來 Baltic 方面には外國製の船舶を使用してゐた。和蘭人が貿易の種類の従つて夫々船舶を建造するに反して、英吉利船は普通特定の貿易を目標としては建造されず、そのために同國建造の商船は Baltic 貿易には不適當であつた。³⁸⁾それ故、一六六二年に「英吉利船は英吉利建造船に限る」と改正されて以來、同方面の貿易は英吉利にとつて甚だしく困難となつたであらう。もともと、英吉利に於ける建造費は他國と比較して頗る不廉であつたから、自ら船舶を建造して Baltic 貿易の用に充つるのは耐え難き苦痛であつたらう。例へば、一六六九年に於けるフライボート flyboat, flue 一般の建造費は和蘭では八百磅であり、英吉利では千三百磅であつた。また、大型船の建造費も和蘭の千四百磅であるに對して、英吉利では二千四百磅を必要とした。同じく一六七六年に於て二百五十噸の一英吉利商船の建造費は噸當り七磅二志であつたが、同年倫敦の一商人が Saardam (和蘭)で購入した二百噸のフライボートは價格九千五十ギルダー、即ち噸當り約四磅十志であつた。³⁹⁾『英吉利人は魚貿易に使用するバス Buss (二橋の漁船)の建造や丁抹、Greenland 其他各方面に使用する船舶の建造に通じてゐない。然るに、和蘭人は極めて便利よく各種の貿易に用ひる船舶を建造する。

38) E. Lipson, *ibid.*, p. 130.

39) V. Barbour, *Dutch and English Merchant Shipping In The Seventeenth Century*, in *Economic History Review*, vol. II, No. 2, p. 275.

吾々(英吉利人)は唯軍船を建造する道を知つてゐるに過ぎぬ。貿易に用ひる我國船舶は、その便を論ぜずに凡て同様の型態を有してゐる。⁴⁰⁾』

ここに於ても第五項の規定は矢張場所的獨占の弊を齎し、Baltic 諸國に船舶用品の價格を左右するの機會を捉へしめた。價格が殆ど倍加したのみでない、丁抹王の徵收する Sund 通過税もまた著しく増額された。『……従つて、「疲弊せる英吉利」Britannia Langens, 1680. の著者の言によれば、丁抹人はこの條例を利用して瀝青、タール及び木材の價格並にそれらに對する通過税を殆ど二倍に引上げた。リッブランドも亦大麻、亞麻に對して同様であつた。』⁴¹⁾

英吉利の造船業者が輸入材價の騰貴に壓迫されて餘儀なく國內よりその供給を仰ぐに至つたことは、ゆくりなく政府の熱心なる森林保護政策に暗影を投じた。海軍や遠洋航海用の大型船のためて保有してあつた森林は濫伐のために急速に減少して了つた。⁴²⁾

一六六〇年の條例は五一年のそれと同じく英吉利商人を有利なる立場に導き、殊にそのうちの少數を同國貿易界の權力者たらしめると同時に、海員を「商人の主人公」たらしめた。英吉利人は和蘭人の如くに自國民よりも生活水準のより低い外國海員を僱用するの自由を殆ど奪れたために、海上勞働者の賃銀騰貴といふ苦汁を嘗めなければならなかつた。Sir George Downing の一六六五年に於ける報告によれば、和蘭船の乗組員の半數は各國人であつて、そのうち丁抹人、諸威人が最多數を占めてゐたといふ。⁴³⁾ Coke はいふ『この條例は少數の商人を英吉利全貿易の主人

40) V. Barbour, *ibid.*, p. 268, 註 2.

41) Richardson, *ibid.*, p. 52.

42) E. Lipson, *ibid.*, p. 132.

43) V. Barbour, *ibid.*, p. 283, 註 5.

公たらしめてゐる如くに、海員を商人の主人公たらしめてゐる。蓋し、海員が少數で、商人は彼等を得るに制限されてゐる故に、若しも商人にして海員の要求する賃銀の支給を拒絶せんか、彼は全然貿易に従事することを得ないからである。⁴⁴⁾』

航海條例の目標たる和蘭が逆によつて巨利を博したといへば、皮肉の極みではなからうか。和蘭の Baltic 通商は決して衰退しなかつたし、對英通商からも排除されなかつたのである。それは、貿易の一部門が他の、而もヨリ有利なる部門に轉置されたためであつた。従前、和蘭が英吉利に供給してゐた *Rien*、*Revel* その他 Baltic 沿岸の大麻、亞麻は、英吉利の東部海岸の住民によつて綱、綱、帆布に製造されてゐたが、和蘭の原料輸入の道は條例發布以來遮斷され、殊に一六六〇年の條例は船舶用品の直接產地輸入を一層困難ならしめた。然るに、和蘭人の屈することなく自國に綱具、綱及び帆布類の製造業を興して、その製造品を英吉利に輸出するに至つたのは、製造地よりの直接輸入を認むる條例規定の巧妙なる逆用と驚くの外はない。Yarmouth は條例發布以前には年々綱、帆の外に二千八百噸の綱を製造してゐたのであるが、『今や（一六七一年）彼等は綱や帆はいふに及ばず、十噸の綱も製造しなくなつた。⁴⁵⁾』要するに、航海條例は、自國民が和蘭を通じて廉價なる原料品の供給を受けるを不可能にしたのみならず、而も、和蘭を刺戟して徒に彼に名をなさしめたのである。

和蘭は Baltic 通商に於て更に一つの利益を受けた。和蘭の商業政策の基底的原理は、再輸出を

44) V. Barbour, *ibid.*, 註 6.

45) E. Lipson, *ibid.*, p. 134. 註 2.

考慮に容れての輸入の奨励にあつた。再販賣の目的を以てなす貨物の輸入は、Devenant もいふ如く、運賃による収入があり、國內商品の消費を起し、海員の養成となり、海運業の開発となる。⁴⁶⁾然るに、航海條例は外國貨物の再輸出に對して巨大なる障壁を築いた。外國人は僅に、自國製の貨物乃至は自國內に本來の輸出港を有する財貨に限つて英吉利に輸出し得るのみであり、かゝる場合と雖も英吉利船に依らざる時は外人税の賦課より逃れられなかつた。更に、運賃の昂騰が國內消費を目的とせざる貨物の輸入を壓迫した。再輸出業の不振並にそれに伴ふ海運業の沈滞は、必然に、和蘭の乗する餘地を造つた。一六七五年に於ける *Comet* の記述に従へば、*Sund* 海峡を通過する年々の和蘭船は千五百、露西亞に航するもの四十に對して、英吉利船は僅々九艘を出なかつた。その結果は、英吉利人は止むを得ず、爲替手形によつて貨物を購入せねばならなかつたといふ。⁴⁷⁾

六

ジョサイア・チャイルドは一六六〇年の航海條例を激賞して、今日までに制定された最も賢明なる法律の一つであるとなし、英吉利の海運、貿易、海員の増大は一にこの條例に負ふと斷じてゐるが、吾々は、⁴⁸⁾ 典據が明示されてない限り彼の言を俄に信するわけには行かない。併し乍ら、英吉利所屬の船舶噸數が増加し、その貿易額が増加してゐるのは事實である。いま、試にそれを示せば次の如くである。⁴⁹⁾

46) E. Lipson, *ibid.*, p. 134-135.

47) E. Lipson, *ibid.*, p. 135.

48) J. Child, *ibid.*, p. 85.

49) G. L. Beer, *ibid.*, p. 14-15. W. Cunningham, *The Growth of English Industry and Commerce in Modern Times*, part II, *Laissez Faire*, 1903, p. 931.

一、英吉利を出帆
せる船舶噸數

年 度	英吉利船舶噸數	外國船舶噸數	合 計
1663	95,266	47,634	142,900
1688	190,533	95,267	285,800

二、英吉利の貿易年額

輸 出 貿 易

年 度	外 國	英領亞米利加地 植 民 地	合 計
1622	— 磅	— 磅	2,320,436 磅
1662—1663	1,916,902	105,910	2,022,812
1668—1669	1,955,483	107,791	2,063,274
1688	—	350,000 (但し1683-88) 間の年平均)	4,310,000
1697 ⁹ / ₂₉ —1701 ¹² / ₂₅	6,210,687	753,404	6,964,091

輸 入 貿 易

年 度	外 國	英領亞米利加地 植 民 地	合 計
1622	— 磅	— 磅	2,619,315 磅
1662—1663	3,531,378	484,641	4,016,139
1668—1669	3,590,565	605,574	4,196,139
1688	—	950,000 (但し1683-88) 間の年平均)	7,120,000
1697 ⁹ / ₂₉ —1701 ¹² / ₂₅	4,473,855	1,013,086	5,486,491

一六六三年に於ける英吉利貿易に従事の船舶噸數は、外國入港船と共に一六八八年に至つて二倍

に増加してゐる。歐羅巴通商に於ては、詳述せる如く、隨所に矛盾衝突を招き、航海條例所期の効果を充分擧げることが不可能であつたが故に、右の噸數増加の主動力は、これを植民地貿易の方面にあつたと解して誤りではなからう。植民地貿易は全く英吉利商人の獨占舞臺であり、外國商人の一指を染るすら許さなかつたばかりでなく、歐羅巴貿易にあつては一ケ年間に一船がよく二航海、三航海乃至はそれ以上の航海をなし得たに對して、植民地貿易にあつては普通精々一航海を限度とした事實に徴して、植民地貿易は、その金額によつて判斷する所よりもヨリ以上に船舶に就航の機會を與へたと察せられる。⁵⁰⁾ 植民地獨占こそは、英吉利海運の養成、哺育の溫床であつた。一方外國入港船の噸數倍加は、歐羅巴貿易に於ける航海條例の奏功不充分なるに基因するとしても、それは原因の全部ではなく、英吉利自らの經濟的膨脹も一部計算に容れて然るべきである。若しもかやうな條例にしてその制定を見なかつたとすれば、外國船の噸數は必ずや二倍程度の増加率には満足してゐなかつたに相違なからう。

後年自由放任主義者アダム・スミスがその著「國富論」に於て『國防は遙に富裕よりも重要であるから、航海條例は恐くは、英吉利の凡ゆる商業法規中最も賢明なものである』けれども、外國通商に對しても、またそれより生じ得る所の富裕の増進に對しても利あるものでないと斷じ、その理由として『蓋し、外國人に對するその商業關係に於ける一國民の利益は、恰もその取引する諸人に就ての個人商人の利益の如くに、出來得る限り廉價に購ひ、出來得る限り高價に賣るにあ

50) G. L. Beer, *ibid.*, p. 17.

る。最も完全なる通商の自由によつて各國國民を刺戟してその購買の必要ある貨物を自國に輸入せしむる時こそ、恐らくはその國民は廉價に購買し得、また同一の理由より、かくしてその國の市場が最多數の購買者に滿される時こそ、恐らくは高價に販賣し得るであらう。……それ故に、吾々は販賣者數の減少によつて必然に購買者數を減ぜしめ、かくて一層完全なる通商の自由の行はれる場合に比して、吾々は常に外國品をヨリ高價に購入するのみならず、またヨリ廉價に自國品を賣却するに至るであらう。』と説明した。⁵¹⁾航海條例の目的の一半は國防力即ち海軍力の充實である。今日の如く年々歳々國家歳出の尠少ならざる割合を費し、また現代科學の萬能力を以て建造せる尨大なる艦隊を保持する各國の海軍力ですら、一旦緩急の場合にはその活動に於て各自國の商船隊の幫助に俟つ所甚大なるものがある。況んや戰艦の發達商船と共に甚だ幼稚の域に膠着して未だ二者の分化が明確に認められず、加之戰爭をこれ能事とせるマーカンチズム時代にあつては、商船隊の戰局の進捗上に有する重大性は、今日吾々の想像以上にあつたであらう。航海條例の國防に對する重要性は、アダム・スミスに至つても尙ほ依然として認識されてゐる。然るに、これに反して、經濟的には最早有害無益と見做れるに至つた。これは一に、ミルの言葉を借りていへば『英吉利の船舶並に海員は、他の何れの國のそれらとも比肩して廉價に航海を行ふことが出來、少くとも他の海國民と他國の貿易に於てすら同等の競争を行ひ得るやうになつた』からである。⁵²⁾併し、記憶せよ、かくの如き英吉利の發展への第一步こそは、一六五〇、五一年度の航海條例、從つてその擴大強化たる一六六〇年度の航海條例に於て踏み出されたのである。

51) Adam Smith, *Wealth of Nations*, 1920, vol. I, p. 429.

52) J. S. Mill, *Principles of Political Economy*, 1917, p. 920.